

Problema căilor ferate și afacerea Strousberg

Dan Moroianu

mihaimoroianu5@yahoo.com

Dezvoltarea României necesită un sistem de transport rapid pentru schimbul intern al produselor și pentru integrarea României în rețeaua de comunicații europene moderne. Problema construirii căilor ferate a constituit una din preocupările principale ale epocii, fiind un subiect de dezbatere parlamentară încă din 1862, când Adunarea electivă a votat primele măsuri legislative de concesionare a unor rețele de căi ferate în Moldova și Muntenia. Înființarea căilor ferate facilita punerea în valoare a produselor obținute pe moșii. Alături de concesionarii străini ai primelor rețele de căi ferate figurau și reprezentanți de seamă ai boierimii autohtone ca: P. Mavrogheni, Gr. Basarab-Brâncoveanu și C. N. Șuțu. Condițiile interne și internaționale, îndeosebi imposibilitatea găsirii resurselor bănești necesare pe piața europeană, au făcut ca primele încercări de construire a căilor ferate în România să eșueze.¹

Un prim-început în această privință, îl constituie legiferarea în 1867, a concesionării căii ferate București–Giurgiu acordată oamenilor de afaceri englezi John Trevor și John Staniforth.²

În ședința Adunării din 18 martie 1867, a fost prezentat raportul Comitetului de delegați ai secțiilor referitor la proiectul Convenției adiționale pentru concesionarea construcției căii ferate București – Giurgiu pe contul statului. Concesiunea anterioară fusese calificată drept ilegală. Deputatul Ioan Lecca a propus sechestrarea și vinderea, după terminarea procesului, a averii fostului domnitor Alexandru Ioan Cuza, pentru despăgubirea statului, întrucât, după 2 mai 1864, el își asumase toată răspunderea. Se mai propunea trimiterea în judecată a foștilor miniștri sau agenți care au consimțit la încheierea concesiunii, luându-se măsuri de sechestrare a averilor lor până la terminarea procesului.³

Conservatorii N. Blaremburg, Chr. Tell, A. Holban apreciază condițiile concesiunii ca fiind oneroase. N. Blaremburg se referă în special la I. C. Brătianu, pe care-l consideră „omul lui 11 februarie”, iar acum este ministru de Interne. Petre Grădișteanu respinge ca fiind nedreaptă imputarea făcută lui I. C. Brătianu, care nu participase la concesiunea căilor ferate din timpul domniei lui Cuza Vodă.

În ședința Adunării din 20 martie 1867 a luat cuvântul Mihail Kogălniceanu în apărarea fostului domnitor, a cărui avere a fost propusă spre sechestrare, pe motiv că el își asumase toate puterile în stat. O problemă falsă, întrucât miniștrii erau responsabili de actele lor. M. Kogălniceanu declara că nu va apăra pe ministrul, ci pe fostul domnitor. Domnitorii se răstoarnă și miniștrii sunt responsabili: „*Domnul Cuza este al istoriei, și vă conjur a nu urma teoria fatală care se pune azi înainte*”.⁴ Propuneri de acest fel s-au mai făcut și în trecut, spre exemplu Alexandru D. Ghica. Acum se cere

¹ C. Mănescu, *Istoricul căilor ferate din România*, Editura Minerva, București, 1906, p. 70

² Monitorul Oficial, 79 din 7 aprilie 1867, p. 481

³ Idem, 67 din 23 martie 1867, p. 399

⁴ Idem, p. 417

sechestrarea micii averi a domnitorului Unirii, care a secularizat averile mănăstirești și a emancipat clăcașii. Ruga pe I. Lecca să-și retragă propunerea, dar acesta persista. După succinte intervenții ale lui I. C. Brătianu, P. Grădișteanu și N. Ionescu, Convenția în dezbatere a fost adoptată cu respingerea opiniei minorității, inclusiv propunerea lui I. Lecca.⁵

Minoritatea conservatoare din Adunare, sub diverse pretexte, încercase o diversiune, prin propunerea de sechestrare a averii, căci nu era deloc sigură de reușită, sub o guvernare liberală. Însuși C. A. Crețulescu fusese prim-ministru al lui Cuza Vodă. Un contract pentru concesionarea căii ferate București-Giurgiu fusese încheiat sub domnia precedentă, cu compania engleză Barkley & Saniforth, retrasă însă după 11 februarie 1866, la fel ca și concesiunea Godillot pentru furnituri militare, construirea de hale în piețe etc., urmând a li se acorda despăgubiri. La 24 martie 1866, Adunarea a votat anularea concesiunii Godillot, cu o despăgubire de 4 milioane lei, ceea ce a satisfăcut pe Napoleon al III-lea.⁶

După călătoria pe care o efectuase în Moldova pentru a liniști spiritele surescitate în urma exodului de evrei din țările vecine, după desființarea pașapoartelor, Carol I scria tatălui său la 13 ianuarie 1868 că „numai printr-o linie ferată între București și Iași se va alipi în realitate Moldova de Muntenia și va dispărea orice tendință separatistă.”⁷

În 1868 este concesionată linia Ițcani-Vârciorova. Era realizată astfel legătura între principalele orașe ale României, realizându-se totodată joncțiunea rețelei interne cu drumurile de fier, ale țărilor vecine.

Necesitatea construirii de căi ferate fiind recunoscută de toți factorii politici, dezbaterile din Adunarea deputaților asupra concesiunilor relative la această linie s-au concentrat îndeosebi asupra sarcinilor financiare ce decurgeau din construirea căilor ferate și consecințele economice ale acestei realizări viitoare.

La 25 ianuarie 1868, se preconiza trimiterea spre dezbatere în Adunarea deputaților a concesiunii Offenheim, când tocmai se comunica de la Berlin că se constituie un consorțiu de către ducele von Ujest și ducele de Ratibor, contele de Lehndorff și dr. B. H. Strausberg, care propunea construirea de căi ferate în România în condiții „cu mult mai favorabile”. B. H. Strausberg era un evreu, născut în Prusia orientală, sub numele de Baruch Hirsch Strousberg. Peregrinase prin Anglia, SUA, apoi la Berlin, obținând concesiunea unor căi ferate în Prusia, apoi în România. Deja se compromisese prin neîndeplinirea condițiilor înscrise în contract. I. C. Brătianu și-a exprimat îndoielile asupra adoptării proiectului de lege de construire a unei căi ferate de către Adunare, în care se afla o puternică grupare ostilă acestuia. Domnul s-a pronunțat pentru legarea țării de străinătate în termen de 5 ani, executantul având mai puțină importanță. Din mai muți ofertanți este preferat B.H. Strausberg care va executa calea ferată într-o manieră deplorabilă, fraudând statul român și provocând un mare scandal politic denumit „*afacerea Strousberg*”, cu consecințe grave pentru domnitorul Carol I

⁵ *Idem*, p. 420

⁶ *Memoriile regelui Carol I al României de un martor ocular*, vol. I, Editura Machiavelli, București, 1994, p. 171

⁷ *Idem*, p. 221

care acreditase consorțiul Prusac. Numeroase articole de presă se pronunțau contra construirii căii ferate, căutând atragerea opiniei publice.

În Corpurile legiuitoare devine foarte greu de rezolvat problema concesiunii construirii căilor ferate, aflată deja în dezbateri, în condițiile ostilității declarate de Austro-Ungariei, iritată de nota circulară a lui Ștefan Golescu care „a atras susceptibilitatea imperiului”. La 21 mai 1868 Adunarea lua în considerare concesiunea căilor ferate cu 94 voturi contra 28. A doua zi, au loc dezbateri furtunoase, adoptându-se fiecare articol al proiectului de lege „în mijlocul unei violente opoziții”. S-a concesiionat calea ferată Ițcani-Roman, consorțiului Offenheim, iar restul de 914,8 km. consorțiului Strousberg, la insistențele domnitorului Carol, deși prețul era foarte ridicat.⁸ Costul unui kilometru de construcție se fixase în mod exagerat la suma de 270.000 lei, cu o dobândă de 7,5% garantată de stat iar în postul de comisar al statului român pentru supravegherea emisiunii obligațiunilor și a fondului de rezervă destinat să asigure finanțarea concesiunii va fi numit omul de afaceri prusian Ambronn, fost șambelan al tatălui domnitorului, deși această numire era contrară prevederilor constituționale care interziceau admiterea străinilor în funcțiuni publice. De aceea discutarea și votarea acestor concesiuni a durat mult timp, dând naștere la o puternică opoziție.

Guvernul condus de Al. G. Golescu, numit la 20 aprilie 1870, abia evitase o moțiune de neîncredere, când se vede confruntat cu o problemă deosebit de gravă, anume cea a fraudei comise de Ambronn, care degenerază într-un veritabil scandal, prin neîndeplinirea sarcinilor asumate de B.H. Strousberg în construirea căilor ferate. În Cameră guvernul este confruntat cu interminabile interpelări. În ședința din 7 martie 1870 deputatul I. Agarici adresează o nouă interpelare în privința afacerii Strosberg care implica sute de milioane de lei.⁹

În răspunsul la interpelare Al. G. Golescu făcea un scurt istoric al concesiunii Strousberg. Problema care se pune constă în a se lămurii dacă s-a greșit prin alegerea comisarului Ambronn spre a reprezenta interesele guvernului rămân la Berlin, unde era sediul Societății acționarilor. Concesiunea fusese încheiată de guvernele anterioare, însă, oricum ar fi trebuia respectată. Guvernul solicită numirea unei comisii de anchetă la Berlin pentru a cerceta la fața locului toate obligațiunile emise, apoi să raporteze Adunării asupra eventualelor nereguli. Deputatul N. Voinov a cerut destituirea lui Ambronn, dar D. Ghica s-a opus, motivând că nu astfel pot răspunde românii „la bunăvoința ce puterile străine n-au încetat a exprima către România, având-o sub protecția lor”. I C. Brătianu considera pericolul real, guvernul trebuind să acorde prioritate intereselor țării, revocând pe Ambronn, iar Adunarea să instituie o comisie pentru anchetă parlamentară, întrucât nu se mai putea acorda semnătura în alb lui Strousberg să acționeze după bunul plac. C. Grădișteanu, împreună cu alți 10 deputați, a propus ca Adunarea să invite guvernul de a cerceta situația casei de obligațiuni de la Berlin și a sumelor eliberate lui Strousberg, a face o evaluare a lucrărilor efectuate, a supune Camerei rezultatul cercetării și a reglementa problema constituțională referitoare la comisarul de la Berlin.

⁸ *Idem*, p. 243

⁹ *Istoria parlamentului și a vieții parlamentare de la începuturi până la 1918*, Editura Academiei Republicii Socialiste România, București, 1987, p. 184

Propunerea a fost respinsă cu 46 voturi contra și 35 pentru. A doua propunere a fost făcută de T. Văcărescu, anume de a se constata situația casei de obligațiuni, sumele plătite lui Strousberg, evaluarea lucrărilor efectuate, raport de constatare către Adunarea deputaților. Propunerea, mai scurtă și mai convenabilă a fost adoptată cu 46 voturi contra 23.¹⁰

Liberalii radicali își manifestau energic nemulțumirile cauzate de o slabă guvernare, în condițiile în care afacerea Strousberg dezvăluia imensa fraudă comisă de Strousberg cu sprijinul lui Ambronn, care trebuia să reprezinte interesele guvernului român la Berlin însă le-a deservit.

Dezbateri violente au loc în Cameră cu privire la obligațiunile Strousberg. Câțiva membri din opoziție, mai ales fracționiști, au ridicat tonul dezbaterilor, pe baza unor știri că s-au emis obligații neautorizate prin contractul lui Strausberg cu guvernul român, ale cărui interese au fost trădate de comisarul său la Berlin, Ambronn. Guvernul a luat apărarea comisarului. Conservatorul Ceaur – Aslan a stigmatizat ușurința cu care se atacă în maniera unui șovinism patriotic, în disprețul oricărui respect. În final, Camera satisfăcută de explicațiile guvernului, a renunțat la orice anchetă și a trecut la ordinea zilei.¹¹

Incapabil de a rezolva afacerea Strousberg, lipsit de energie tocmai când interesele țării erau grav afectate pe plan intern și extern, Al. G. Golescu cedează puterea, fiind presat și de o puternică criză financiară care făcea imposibilă echilibrarea bugetului. Un guvern „*improvizat într-un moment de criză și tranziție*”, cum fusese caracterizat de presă, cabinetul condus de Al. G. Golescu nu reușise să rezolve nici una din marile probleme rămase din guvernarea precedentă.

În condițiile războiului franco-prusac D. A. Sturdza raportează confidențial domnitorului. Ambronn declară că este dispus să demisioneze din funcția de comisar al guvernului român, cu condiția ca acționarii germani să nu fie păgubiți. Ori, această condiție putea fi îndeplinită numai fără o retragere bruscă a lui Ambronn, deci temporizarea problemei. La 22 iulie 1870 guvernul român a trimis pe Th. Văcărescu la Berlin, în calitate de comisar extraordinar al său, pentru a întreprinde o anchetă în privința situației consorțiului Strousberg.¹² Consorțiul Srousberg suspendă lucrările la căile ferate.

Tensiunile politice sunt în creștere mai ales în urma trimerii unui raport al lui Th. Văcărescu din Berlin, din care rezulta ca evidentă fraudă comisă de B.H. Strousberg, domnitorul fiind pus într-o situație dificilă. Întrucât Ambronn nu-și prezentase demisia a fost revocat din funcție și înlocuit cu L. Steege, agentul diplomatic.

În ședința Camerei din 30 noiembrie 1870, N. Blaremburg a adresat o interpelare ministrului Lucrărilor publice în afacerea Strousberg. În urma explicațiilor date de ministrul de resort, G. Gr. Cantacuzino, precum că se va ține sus și tare drepturile statului român, incidentul se încheie, prin aprobarea acestor explicații, supuse votului Adunării.

¹⁰ M.O., nr. 62, din 19 martie 1870, p. 384

¹¹ A.Iordache, *Instituirea monarhiei constituționale și regimului parlamentar în România 1866-1871*, Editura Majadahonda, București, 1997, p. 257

¹² *Memoriile regelui Carol I.....*, vol. II, p. 118

Domnitorul Carol I era confruntat cu atacuri în Cameră contra sa și o aversiune față de membrii guvernului, îndeosebi altercația dintre M. C. Epureanu și N. Blaremburg. Situația se complică prin refuzul manifest al lui Strousberg de a achita cuponul obligațiunilor căilor ferate scadent la 1 ianuarie 1871. În realitate nu avea cum să-l achite, căci se comisese o fraudă de proporții în dauna statului român. Pentru prima dată, în această afacere, Carol I a trecut de partea statului, pe care-l conducea, L. Steege primind mandat să acționeze categoric contra lui Strousberg. Pentru a asigura drepturile țării sale, Carol I se decide să nu abdice chiar în acel moment. Mii de oameni își plasaseră economiile la Berlin în temeiul asigurărilor date de șeful statului, ori el nu dorea să zdruncine încrederea lor.¹³ În societatea românească evenimentele se precipită în defavoarea domnitorului Carol I, care se confruntă cu puternice reacții în Parlament față de afacerea Strousberg și cu violente manifestații publice antigermane. În ședința Adunării din 24 februarie 1871 A. D. Holban a prezentat raportul Comisiei pentru cercetarea concesiunii construirii căilor ferate de către consorțiul Strousberg. Ministrul finanțelor D.A. Sturdza afirmase la 12 ianuarie 1871 că „*cestiunea este foarte delicată, foarte dificilă*”. După care a depus pe biroul Camerei dosarele referitoare la afacerea Strousberg. Uimită și mișcată de această declarație, Adunarea a procedat la numirea unei comisii de anchetă. Această comisie consideră că numirea lui Ambronn, așa cum a fost făcută de guvern, este o încălcare a Constituției. Guvernul M. C. Epureanu s-a menținut într-o stare de inerție timp de 4 luni, adică de la 11 martie până la 22 iulie 1870 lăsând la latitudinea comisarului Ambronn și a lui Strousberg să desăvârșească opera: „*În acest timp, depozitul de 36 milioane s-a volatilizat, a dispărut și în locul lui avem chitanța de primire eliberată de bancherul Jacques, garantată de dr. Strousberg prin ipotecile moșiiilor sale*”. În mod cert, comisarul guvernului român și-a depășit mandatul. Ca atare, este necesară intentarea de acțiune în justiție.

La discuțiile generale asupra raportului s-au înscris 34 de deputați. I. Ghica a propus amânarea dezbaterilor, însă N. Blaremburg a susținut că „*este un fapt foarte grav, care nu suferă nici o oră de amânare*”. Cu toate acestea, dezbaterile a fost amânate pentru ședința din 25 februarie 1871 când Ion Ghica a prezentat telegrama trimisă de Strousberg. El se considera în drept să pretindă plata cupoanelor de către statul român, altminteri va recurge la concursul guvernului german pentru eventuale despăgubiri.

Concluziile asupra raportului și citirea telegamei lui Strousberg provoacă puternice reacții în Adunare. Deputatul I. Negură se consideră umilit că un prim-ministru precum Ion Ghica, care „*au venit la putere în favoarea concesiunilor*” împiedică discuțiile. I. Ghica se simte ofensat și declară că atunci când a venit pe băncile ministeriale a crezut că va îndeplini dorința majorității Adunării, dar dacă nu va mai avea încrederea ei, atunci nu va mai sta nici o clipă pe băncile ministeriale.

La dezbaterile generale, urmează incriminări la adresa guvernelor precedente. În ședința din 29 februarie 1871 N. Blaremburg aprecia situația ca una din cele mai anormale, mai pline de ocolișuri și precauții, însă, oricât de dureroasă este această situație provocată de Strousberg, trebuie trase măcar învățămintele necesare. Sistemul constituțional a fost falsificat, miniștrii se cramponează de la un timp încoace de putere.

¹³ *Idem*, p.137-139

V. Boerescu întrerupe lungul discurs al lui Blarembreg, pentru a atenua criticile foarte aspre la adresa guvernelor trecute, făcând apel la unire pentru a sili pe concesionarii străini să-și îndeplinească obligațiile. În finalul dezbaterilor s-a făcut propunerea de a se supune litigiul unui tribunal, fără a se lua în considerație propunerea lui N. Blarembreg și altor 22 de deputați pentru darea în judecată a tuturor miniștrilor de la încheierea concesiunii până la guvernul Ion Ghica, stabilindu-se partea de răspundere și penalitatea convenită fiecăruia. S-a supus votului și s-a adoptat, la 6 martie 1871, propunerea generalului I. Em. Florescu de a se urmări în justiție concesionarii vinovați de fraudă (Strousberg, Ambron și bancherul Jacques). După ce Strousberg a dat faliment în 1870, concesiunea a fost preluată de bancherii vienezi Bleichroder și Hansemann în 1872. Lucrarea s-a încheiat în 10 ani, lungimea căilor ferate române ajungând în 1878 la 1300 km., de la cei 173,3 km. în 1869.¹⁴ Între timp se mai construieră linii ferate de joncțiune spre Transilvania: Ploiești-Predeal, Ajud-Tg. Ocna și spre Rusia Iași-Ungheni, aceasta cu un investitor român, Gh. Heliad.

Summary

An important problem of the country, the construction of railways, aroused big disputes in the Romanian Parliament by giving the custody of the works to the Strousberg consortium. This one did not achieve what it had promised, but more than that, it made damages both to the Romanian State and to the German shareholders with large sums of money. Because of this, the recognition of the Romanian State Independence was conditioned by the compensations that the Romanian State had to pay to the German shareholders.

¹⁴ G. D. Iscru, *Istoria modernă a României*, vol. II, Editura Nicolae Bălcescu, București, 1998, p. 100